

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE
DEI TRASPORTI
Via Nizza, 230
10126 Torino
c.a. Il Presidente
Dott. Nicola Zaccheo

Oggetto: Osservazioni RFI Delibera ART 49/2026.

All. 2

Egregio Presidente Zaccheo,

con riferimento al procedimento consultivo avviato da codesta Autorità con la Delibera in oggetto, il Gestore -nel riconoscere gli elementi di significativa innovazione e semplificazione introdotti, finalizzati a rendere i processi allocativi maggiormente coerenti con l'attuale assetto del sistema ferroviario- intende partecipare in modo costruttivo e collaborativo al confronto regolatorio.

In tale ottica RFI trasmette le proprie proposte di modifica e osservazioni, formulate anche alla luce dell'esperienza operativa maturata, con l'obiettivo di contribuire al perfezionamento del quadro regolatorio e di favorire soluzioni condivise ed efficaci. Contestualmente, si rappresentano talune considerazioni di carattere generale in merito ai potenziali effetti dell'intervento, con particolare riferimento ai profili di efficienza allocativa, stabilità del sistema ferroviario e coerenza con il quadro normativo eurounitario.

Un primo aspetto meritevole di rilievo sembra riguardare i limiti quantitativi introdotti in materia di capacità assegnabile, sia con riferimento agli Accordi Quadro sia in sede di allocazione annuale. Tali limiti, pur rispondendo alla condivisibile esigenza di garantire pluralità di accesso e prevenire posizioni dominanti, rischiano di generare effetti distorsivi nei comportamenti degli operatori. In particolare, in presenza di vincoli rigidi rispetto alla capacità ottenibile, le imprese ferroviarie potrebbero essere incentivate a concentrare le proprie richieste sulle tratte caratterizzate da maggiore redditività ed elevato livello di domanda.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.536.472.466,00 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



Certificato n.
IT24/00001467



Certificato n.
IT24/00001469



Certificato n.
IT24/00001471





Ne potrebbe derivare il rischio concreto di una selezione, da parte dei vettori, delle sole direttrici economicamente più vantaggiose, con conseguente disimpegno progressivo dagli ambiti territoriali meno remunerativi. Tale dinamica potrebbe determinare una progressiva riduzione dell'offerta ferroviaria sulle tratte periferiche o marginali e, conseguentemente, un accentuarsi degli squilibri territoriali, rendendo sempre più necessario il ricorso ai servizi connotati da contribuzione pubblica per assicurare la continuità dei collegamenti.

Un secondo profilo di attenzione sembra riguardare il meccanismo di allocazione della capacità tramite asta. Sebbene tale meccanismo sia volto a individuare un criterio oggettivo di selezione, esso introduce elementi di significativa instabilità nella costruzione dell'orario ferroviario. Difatti, l'allocazione basata su offerte economiche non garantisce necessariamente la coerenza sistemica dell'orario né la sua ottimizzazione in funzione della domanda complessiva.

In particolare, il ricorso allo strumento in parola potrebbe condurre a configurazioni tali da rendere complessa la pianificazione industriale degli operatori, con ricadute non prevedibili sull'ottimale utilizzo della capacità. Qualora, inoltre, il sistema delle aste non fosse affiancato dalla predisposizione di modelli di capacità predefinita su tutta la rete, si andrebbe a configurare una costruzione del sistema orario non pienamente governabile e dunque potenzialmente non coerente con le esigenze di stabilità, integrazione e coordinamento proprie del sistema ferroviario.

Un ulteriore aspetto meritevole di approfondimento riguarda il ruolo e la funzione degli Accordi Quadro. L'impianto delineato nel procedimento sembra, difatti, incidere in maniera significativa sulla funzione tipica di tali Accordi, quali strumenti di programmazione di medio-lungo periodo per le imprese, anche in termine di pianificazione degli investimenti. In particolare, la combinazione di limiti quantitativi stringenti, l'applicabilità ai contratti in essere e la prevalenza dei meccanismi di risoluzione dei conflitti anche rispetto alla capacità già contrattualizzata, sembra determinare un indebolimento dello strumento in questione, che non appare così in grado di garantire un orizzonte certo di utilizzo della capacità.

Tale circostanza andrebbe a sostanzarsi in una riduzione della prevedibilità e della stabilità per gli operatori, incidendo negativamente sugli incentivi all'investimento, con particolare riferimento all'acquisto del materiale rotabile ed al conseguente sviluppo dell'offerta commerciale.

Occorre peraltro evidenziare come gli Accordi Quadro rivestano una rilevanza strategica anche per il Gestore dell'infrastruttura, in quanto consentono di migliorare la prevedibilità della domanda di capacità nel medio-lungo periodo, favorendo una più efficiente pianificazione degli interventi di manutenzione e di sviluppo della rete, nonché una



migliore allocazione delle risorse infrastrutturali. L'indebolimento di tale strumento rischia, pertanto, di incidere negativamente anche sull'efficacia complessiva della gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

Il venir meno della tutela della capacità quadro contrattualizzata appare, inoltre, non pienamente allineato alle previsioni del Regolamento UE 2026/1184 in materia di utilizzo della capacità ferroviaria, il quale -al contrario- prevede che in sede di assegnazione annuale i gestori dell'infrastruttura tengano conto dei diritti di capacità già attribuiti mediante Accordi Quadro e configuri la capacità a essi associata come riservata.

Le considerazioni sopra esposte mettono in evidenza la possibilità che l'assetto regolatorio prospettato dalla delibera in questione possa determinare un sistema allocativo caratterizzato da elementi di frammentazione, ridotta stabilità e maggiore esposizione a logiche di breve periodo, con potenziali riflessi sul funzionamento complessivo del mercato e sull'equilibrata distribuzione dei servizi sul territorio, nonché ripercussioni non prevedibili nei confronti degli utenti finali.

Da ultimo, preme evidenziare come risulti necessario che codesta Autorità preveda delle idonee ed adeguate tempistiche per l'implementazione -da parte di RFI- delle misure regolatorie in parola, in modo tale da consentire al Gestore di procedere con le successive fasi di allocazione della capacità ferroviaria, operando in un contesto compiutamente strutturato e definito.

Si ritiene pertanto opportuno avviare una riflessione condivisa in merito a possibili interventi di affinamento del quadro regolatorio in consultazione, anche nell'ambito del consolidato rapporto di interlocuzione e collaborazione istituzionale tra RFI e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che ha sinora contribuito in modo significativo allo sviluppo di soluzioni orientate al buon funzionamento del sistema ferroviario.

L'occasione mi è gradita per porgere cordiali saluti.

Aldo Isi